

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes ist Gegenstand des Koalitionsvertrags zwischen CDU, CSU und FDP und einer vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, initiierten Debatte um eine Nutzerfinanzierung, die über die Lkw-Maut hinausgehen könnte. Zudem spricht der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung von der Einsetzung einer Regierungskommission zur Nutzerfinanzierung, ohne deren Auftrag genau zu benennen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welchem Haushaltsjahr soll die geplante ausschließliche Verwendung der Einnahmen aus der Lkw-Maut für die Bundesfernstraßen wirksam werden?
2. Schließt die Bundesregierung aus, dass die Benutzung der Bundesautobahnen für Pkw und Motorräder in dieser Wahlperiode kostenpflichtig wird?
3. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Herstellung der Kreditfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) und die Aufnahme von Krediten einen Schattenhaushalt darstellen würden?

Wenn nein, aus welchem Grund?

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Rückzahlung dieser Kredite das Investitionsvolumen in den Folgejahren aus Lkw-Mautmitteln schmälert?
5. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Trasseneinnahmen der Schiene dauerhaft nicht auskömmlich für eine ausschließliche Nutzerfinanzierung der Schieneninvestitionen in Erhalt und Neu- und Ausbau sind?
6. Plant die Bundesregierung die Einführung von Nutzerentgelten für die Binnenschifffahrt und in diesem Zusammenhang insbesondere eine Revision der Mannheimer Akte von 1868 über die Gebührenfreiheit der Nutzung des Rheins?

Wenn nein, aus welchem Grund?

7. Kann die Bundesregierung zusagen, dass die Haushaltsmittel für Schienenwege des Bundes und für Bundeswasserstraßen mindestens um den Betrag aufgestockt werden, der wegfiel, wenn die Lkw-Mautmittel ausschließlich für die Finanzierung der Bundesfernstraßen verwendet werden sollen?

8. Wann soll die vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, angekündigte Regierungskommission zur Nutzerfinanzierung ihre Arbeit aufnehmen, und wann soll sie Ergebnisse vorlegen?
9. Wird der Arbeitsauftrag für diese Regierungskommission die Prüfung der Ausweitung oder Erhöhung der Lkw-Maut oder die Einführung einer City-Maut explizit ausschließen, wie es im Koalitionsvertrag steht?
10. Wird der Arbeitsauftrag für diese Regierungskommission die Einführung einer Pkw-Maut explizit ausschließen, wie es die Bundeskanzlerin, Dr. Angela Merkel, im Vorfeld der Bundestagswahl getan hat?
11. Welche Erkenntnisse über die in der Veröffentlichung „10 Jahre Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ der Herausgeber Andreas Kossak und Wilhelm Pällmann hinausgehenden Erkenntnisse erwartet die Bundesregierung von der Einsetzung einer neuen Regierungskommission?
12. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine Pkw-Vignette auf Autobahnen Systemkosten erzeugen würde, die höher wären als die Einnahmen von ausländischen Pkw auf deutschen Autobahnen?
13. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine satellitengestützte entfernungsabhängige Pkw-Maut auf Autobahnen Systemkosten erzeugen würde, die weit höher wären als die Einnahmen von ausländischen Pkw-Autobahnnutzern?
14. Welche Berechnungen mit welchen Ergebnissen liegen der Bundesregierung darüber vor, wie teuer eine jährliche Pkw-Vignette auf Autobahnen sein müsste, um die Abschaffung der Kfz-Steuer mit einem Volumen von derzeit rund 9 Mrd. Euro rechnerisch gegenzufinanzieren?
15. Welche Mindereinnahmen ohne Berechnung der steuerlichen Effekte durch vermiedenen Tanktourismus bei der Energie- und der Umsatzsteuer entstünden pro Cent Absenkung der Energiesteuer bei Benzin und Diesel?
16. Welche Mindereinnahmen mit Berechnung der steuerlichen Effekte durch vermiedenen Tanktourismus bei der Energie- und der Umsatzsteuer entstünden pro Cent Absenkung der Energiesteuer bei Benzin und Diesel?
17. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass das wirksamste Mittel gegen den Tanktourismus eine Anhebung der Mindestbesteuerung für Energie in der Europäischen Union ist, und welches Ziel verfolgt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang?
18. Hält die Bundesregierung eine Senkung der Energiesteuern vor dem Hintergrund des selbst gesteckten Ziels, die CO₂-Emissionen bis 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren, für zielführend?
19. Inwieweit strebt die Bundesregierung an, dem niederländischen Beispiel zu folgen, mit vielen gesellschaftlichen Gruppen ein Konzept zur schrittweisen Einführung einer entfernungsabhängigen Maut auf allen Straßen und für alle motorisierten Fahrzeuge zu erarbeiten?
20. Inwieweit verfolgt die Bundesregierung das Ziel, mit Änderungen bei der Bemauerung von Straßen, 10 Prozent des Straßenverkehrs zu verlagern und 7 Prozent weniger Unfälle zu haben, wie die Niederlande das tun?
21. Inwieweit strebt die Bundesregierung an, dem niederländischen Beispiel zu folgen, bei der Erarbeitung eines Konzepts für eine Umstellung von der Haushalts- auf eine Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur mit vielen relevanten gesellschaftlichen Gruppen zusammenzuarbeiten?
22. Plant die Bundesregierung einen mit den Niederlanden vergleichbaren institutionalisierten Prozess für die Erarbeitung eines Umstiegs von der Haushalts- auf die Nutzerfinanzierung?

23. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Bundesfernstraßen mit den Bundesländern erhebliche Effizienzreserven im System heben könnte?
24. Hält die Bundesregierung es insbesondere für sinnvoll, mit einer solchen Vereinbarung überprüfbare Ziele für den Modernitätsgrad und die Qualität des Straßennetzes und der dazugehörigen Brücken- und Tunnelbauwerke zu erhalten und Benchmarks für den Vergleich zwischen den Bundesländern zu etablieren?
25. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der Bund sich auf die Bundesverkehrswege mit überregionaler Bedeutung konzentrieren und Bundesverkehrswege mit überwiegend oder ausschließlich regionaler Bedeutung mit einem finanziellen Ausgleich an die Bundesländer übertragen sollte?

Berlin, den 7. Dezember 2009

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

